



Stand van Zaken Randstad Urgent 2009

April 2009, tbv Cie BEM

1. Inleiding

Randstad Urgent is begonnen aan het derde jaar van haar bestaan. Inmiddels bestaat het programma uit 33 projecten die van de Randstad weer een concurrerende regio moeten maken ten opzichte van vergelijkbare regio's in Europa. Dit memo behandelt de projecten uit het programma die voor belang zijn voor de Utrechtse regio. Daarnaast geeft het zicht op de programmadoelen voor 2009.

1.1 Utrechtse projecten

Door de provincie Utrechts worden drie Randstad Urgent projecten begeleid. Daarnaast zijn er twee projecten in deze regio die door Bestuur Regio Utrecht en gemeente Utrecht worden begeleid, te weten korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit en Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht. Dit laatste project is ook wel bekend onder de titel: "Ontwikkelingsvisie NV-Utrecht". Hoewel de gemeente Utrecht de bestuurlijke counterpart is van Minister Cramer wordt de NV-Utrecht discussie gevoerd binnen de bestaande regionale NV-Utrecht overleg onder voorzitterschap van de provincie. Ook zijn er enkele projecten die randstad breed zijn en zo een bijdrage leveren aan deze regio.

Groot Mijdrecht Noord

In het project Groot Mijdrecht Noord wordt een integrale oplossing gezocht voor de problemen op het gebied van de waterhuishouding en bodemdaling. De belangrijkste ontwikkelingen in het project sinds november 2008 zijn:

- Op 8 december 2008 hebben PS een kaderstellend besluit genomen over GMN. PS hebben vastgesteld dat geen van zes eerder ontwikkelde strategieën tegelijk voldoet aan beide voorwaarden, te weten 1) de problemen worden in voldoende mate opgelost en 2) de strategie is betaalbaar. Daarnaast hebben PS besloten dat er een combinatievariant moet worden vastgesteld, onder de volgende kaderstellende voorwaarden:
 - o een zo duurzaam mogelijk watersysteem. Hiervoor is het noodzakelijk dat het waterpeil in een nader te bepalen deel van de polder wordt verhoogd;
 - o versterking van de natuurwaarden en het realiseren van een verbinding tussen Botshol en de (nog te ontwikkelen) natuur in Marickenland;
 - o een voor de komende tientallen jaren blijvende landbouwfunctie in een deel van de polder;
 - o zicht op financiële dekking.
- Op basis van dit besluit hebben GS in de eerste maanden van 2009 drie mogelijke combinatiestrategieën ontwikkeld. De kosten van deze varianten zijn berekend en de effecten zijn op integrale wijze in beeld gebracht, met speciale aandacht voor de kaderstellende voorwaarden in het PS-besluit van 8 december jl..
- Op 24 maart jl. hebben GS vastgesteld dat het niet mogelijk is een combinatievariant te ontwikkelen die volledig voldoet aan de door PS vastgestelde randvoorwaarden. Daarom hebben GS het standpunt ingenomen een combinatie van Plan de Venen en technische ingrepen nader te onderzoeken als enige overgebleven denkrichting voor de toekomstige inrichting van GMN. Besluitvorming in PS is voorzien op 6 juli van dit jaar.

Groene Ruggengraat

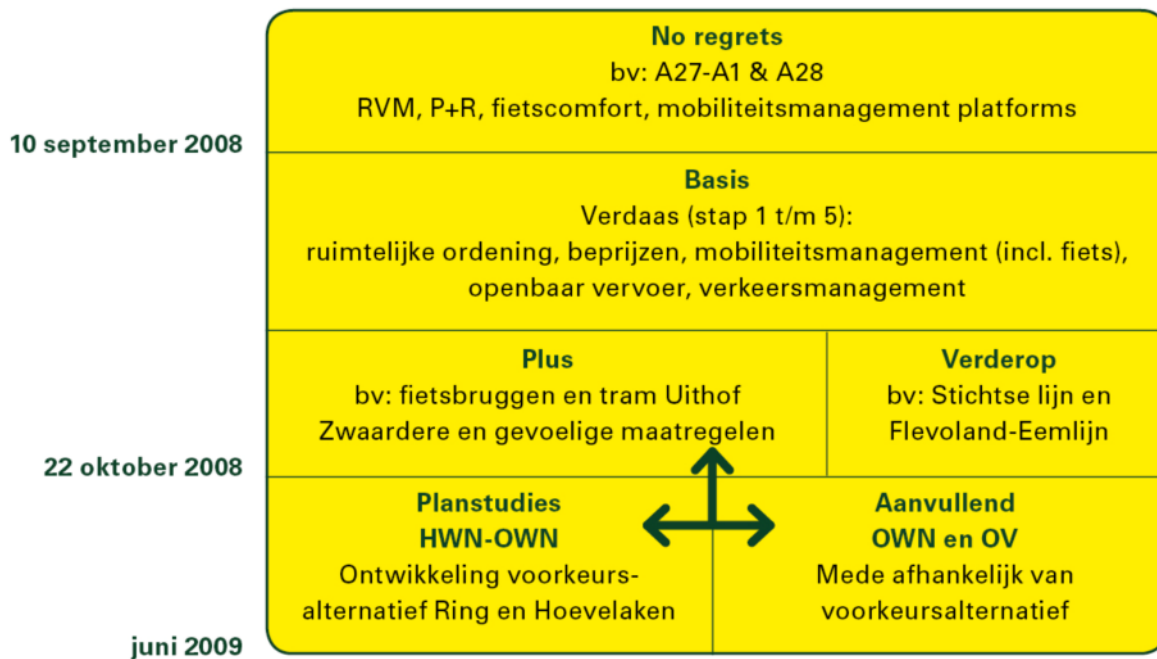
Met het project Groene Ruggengraat ("Ruggengraat voor natuur en recreatie, Natte As") beogen rijk en betrokken provincies een versnelling te geven aan de realisatie van een robuuste natuurverbinding door het Groene Hart. De tussen gedeputeerde Krol en minister Verburg afgesproken acties zijn bedoeld om het voorbereidingsproces te versnellen en knelpunten, zoals de ruimtelijke inpassing, draagvlak in de deelgebieden en ontsnippering op te lossen.

Stand van zaken

- Met het oog op het versterken van draagvlak zijn de ecologische criteria geoperationaliseerd. Dit deelproject heeft opgeleverd, dat een gedifferentieerde aanpak tot versnelling van de realisatie leidt en een goed functionerende natuurverbinding kan opleveren. Per deelgebied zijn hiermee de “gebiedsopgaven” uitgewerkt, als input voor het gebiedsproces, dat de begrenzing van de verbinding op perceelsniveau en de inrichtingseisen zal opleveren. In februari j.l. hebben de minister en gedeputeerde Krol vastgesteld, dat de door de drie provincies vastgestelde gebiedsopgaven samen een adequaat functionerende verbinding tussen de Biesbosch en het Gooimeer opleveren. Voor het deelgebied Groot Wilnis-Vinkeveen wordt begin 2009 een gebiedsplan vastgesteld.
- Mede naar aanleiding van de vaststelling van de gebiedsopgaven is op 5 maart j.l. een bestuurlijke conferentie gehouden, waar de bestuurlijke trekkers samen met de gedeputeerden van Noord- en Zuid-Holland overlegden met bestuurders van gemeenten, waterschappen en maatschappelijke organisaties over acties om de al gerealiseerde versnelling vast te houden. Ook is besproken waar nog mogelijke barrières liggen en welke acties nodig zijn om die te slechten.
- Er is conform de afspraken een verkenning uitgevoerd naar de wenselijkheid en mogelijkheden van nieuwe arrangementen. De verkenning is afgerond met de selectie van arrangementen die, afhankelijk van de situatie in een deelgebied, effectief zijn toe te passen. Om de gebiedsopgaven te realiseren zijn naar verwachting arrangementen nodig om de kwaliteit van bestaande natuurgebieden te verbeteren en om de verweving van agrarische activiteiten en natuur (het “draslandmodel”) te faciliteren. De hiervoor nodige arrangementen worden nu verder uitgewerkt ten behoeve van besluitvorming.
- De ruimtelijke vertrekpunten en aansluitingspunten bij provinciegrenzen van de Groene Ruggengraat zijn in juni 2008 door de drie provincies gezamenlijk in de Voorloper vastgelegd. In alle deelgebieden lopen gebiedsprocessen, die zullen leiden tot een (globale) begrenzing, die verder wordt uitgewerkt in natuurgebiedsplannen (begrenzing op perceelsniveau).
- De totale ontsnipperingsopgave is in beeld gebracht. Behalve voor enkele complexe kruisingen met rijks- en provinciale infrastructuur (snelwegen A1, A2, A12 en A15; Amsterdam-Rijnkanaal en spoorlijnen, zoals de Betuwelijn) zijn ook maatregelen nodig bij een groot aantal (ca 100) lokale wegen, waarvoor de wegbeheerders (nog) geen financiering heeft. Inmiddels zijn besluiten genomen over de ontsnipperingsmaatregelen voor de kruising met de A1 (bij Naarden), de Gooilandseweg, de A2 (Vinkeveen, in uitvoering) en de A12 (Bodegraven). Alle ontsnipperingspunten zijn in kaart gebracht ten behoeve van een programmering van de in de periode tot 2013 te treffen maatregelen, mede met het oog op het maken van nadere afspraken over de financiering.
- In 2009 wordt gestart met de uitwerking van de eisen voor de ontsnippering van het Amsterdam-Rijnkanaal.

Draaischijf Nederland

Het project Draaischijf is in de provincie bekend als pakketstudies en VERDER. Dit project werkt aan een integraal pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen tot 2020. Eind 2008 zijn de eerste maatregelen benoemd en inmiddels op 26 februari door de staten vastgesteld. Conform onderstaand schema wordt er nu gewerkt aan de laatste pakketonderdelen, de meest ingrijpende namelijk: hoe gaan we om met het hoofdwegennet en welke maatregelen op het gebied van OV worden daartegenover gezet.



Stand van zaken

- Onderdeel van de pakketstudies zijn 4 planstudies naar de structurele oplossingen voor het rijkswegennet rondom Utrecht en Amersfoort. Deze vier studies zullen voor de zomer van 2009 trechteren tot bestuurlijk gedragen voorkeursalternatieven hoe om te gaan met deze wegenstructuur. 6 juli zal minister Eurlings en Cramer Utrecht bezoeken en samen met de regio een voorlopige keuze voor de Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken maken.
- Voor het zomerreces zal in de colleges een voorstel voor aanvullende maatregelen worden behandeld zodat na de zomer besluitvorming in raden en staten mogelijk is.
- De besluitvorming over het pakket is in fasen uit elkaar gezet. Hierdoor is de integraliteit gewaarborgd en is rekening gehouden met het trechteren van de planstudies tot voorkeursalternatieven.
- De uitvoering van de maatregelen wordt uitgevoerd door de bevoegde gezagen (lees: gemeenten/provincie enz). De Provincie Utrecht zal een coördinerende rol uitvoeren om de uitvoering te realiseren en terugkoppelingen te verzorgen naar het bestuur.
- Raden en staten zijn budgetverantwoordelijk voor de uiteindelijke besluitvorming van de pakketstudies. In mei (rond 18 en 19 mei) 2009 worden twee bijeenkomsten georganiseerd om samen met raads- en statenleden tot voorstellen voor het aanvullende maatregelenpakket en de planstudies te komen.
- Uiterlijk oktober wordt in provinciale staten het aanvullend pakket behandeld ter besluitvorming.

Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht

Het project ligt op schema, conform de in het Randstad Urgent gemaakt afspraken.

Op 20 oktober 2008 hebben provinciale staten de Tussenbalans van de NV-Utrecht besproken. De staten besloten de Tussenbalans als kader te aanvaarden voor de vervolgvacatures van de NV-Utrecht. Ook de andere NV-Utrecht partners hebben de Tussenbalans met een positief resultaat in de eigen achterbannen besproken. Vervolgens hebben de NV-Utrecht partners in samenwerking met het Rijk de Concept-Eindbalans van de Ontwikkelingsvisie opgesteld. De Concept-Eindbalans is eind 2008 ook besproken met Minister Cramer. Ze is zeer positief over de Concept-Eindbalans.

In de Tussenbalans was al aangegeven dat de binnenstedelijke mogelijkheden voor verstedelijking groter zijn dan aanvankelijk gedacht. Ruim de helft van de behoefte aan 65.500 woningen kan binnen de bestaande rode contouren van het streekplan gebouwd worden. In de Concept-Eindbalans is dit nader uitgewerkt. Daarnaast wordt voor 15.000 woningen een beroep gedaan op Almere. In de plannen die nu voor Almere gemaakt wordt hier rekening mee gehouden.

Om deze visie ook daadwerkelijk te kunnen realiseren zal aan een aantal randvoorwaarden voldaan moeten worden. Over de financiering van de binnenstedelijke opgave en over de verdeling van de tekorten zullen nadere afspraken gemaakt moeten worden, zowel tussen de regionale partners als met het Rijk. Hierin zitten, ook gelet op het investeringsvolume bij het Rijk, nog wel de nodige dilemma's. Overigens heeft de Minister van VROM zich op 17 december enthousiast getoond over de Concept-Eindbalans. Deze ligt ook geheel in lijn met de structuurvisie Randstad 2040.

Een ander knelpunt is dat er een oplossing gevonden moet worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het stationemplacement van Amersfoort. De veiligheidszoningering stelt nu beperkingen aan het bouwen van woningen rond het station.

Ook is de verbetering van de infrastructuur tussen Almere en het NV-Utrecht gebied van belang. De Concept-Eindbalans wordt op dit moment aan alle NV-partners voorgelegd met het volgende voorstel:

1. de Concept-Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans) te aanvaarden als kader voor de vervolgvacatures van de NV-Utrecht, waaronder het overleg met het Rijk in het kader van het Randstad Urgent project Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht;
2. de Concept-Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans) aan te merken als een belangrijke bouwsteen voor de op te stellen nieuwe generatie Ruimtelijke Structuurvisies.

Wanneer alle NV-partners hiermee instemmen is daarmee de Ontwikkelingsvisie definitief. Provinciale staten hebben de Concept-Eindbalans op 23 maart 2009 geaccordeerd.

1.2 Randstadbrede projecten

Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit

Binnen het project Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit is een pakket maatregelen geselecteerd om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker te maken. Op 21 april is door de ambassadeur aan de minister een - op dat moment bekend- totale selectie van Ketenmobiliteitsmaatregelen aangeboden. Deze worden uitgevoerd in de periode t/m 2011/12.

Met behulp van nieuwsbrieven zijn specifieke projecten en direct betrokkenen onder de aandacht van alle collega's in de Randstad gebracht. Deze informatie-uitwisseling heeft er toe geleid dat projectleiders elkaar hebben opgezocht om van elkaar te kunnen leren en meer met elkaar te gaan samenwerken. Een goed voorbeeld daarvan is de eerste miniconferentie P+R die voor de zomer heeft plaatsgevonden en waarbij alle betrokken uit de randstad met elkaar om tafel hebben gezeten. Niet alleen heeft een concrete kennis uitwisseling plaatsgevonden; ook zijn afspraken gemaakt om op een aantal terreinen gezamenlijk op te gaan trekken. Gewerkt wordt aan een centrale database waarin alle productinformatie is opgenomen. Ook wordt een gezamenlijk marketingplan opgesteld en een P+R uitvoeringsprogramma voor de komende jaren.

Daarnaast heeft er een inventarisatie plaatsgevonden welke maatregelen in deze periode nog meer uitgevoerd kunnen worden. Besluitvorming hierover zal plaatsvinden tijdens de bestuurlijke overleggen in het kader van het MI(R)T.

Vervolg:

1. Er wordt een campagne gestart waarbij bewustwording, verleiden erbij willen horen centraal staat (nog nader uitwerken op basis van o-utrecht). Een kwaliteitskeurmerk maakt daar onderdeel van uit.

2. Contacten met andere branches worden geleerd om van positieve resultaten te kunnen leren. In de eerste helft van 2009 worden 'rondetafel' bijeenkomsten georganiseerd.

Eén OV-autoriteit

De verkenning naar één ov-autoriteit voor de randstad is eind oktober conform planning afgerond. Doel van het project was antwoord te geven op de vraag of en op welke wijze één ov-autoriteit kan bijdragen aan meer samenhang in het ov in de randstad. Het project heeft de status van een verkenning en is afgerond met een eindrapport waarin varianten van een ov-autoriteit met pro's en contra's zijn benoemd plus een selectie van een voorkeursvariant is gemaakt.

Bevindingen eindrapport

Het project is opgedeeld in 4 fasen. Fase 1 (problemanalyse) en Fase 2 (oplossingsvarianten) zijn door bureau Berenschot uitgevoerd. Op basis van de analyse van Berenschot zijn er vier opgaven gedefinieerd op Randstad niveau die nu blijven liggen:

1. opstellen van een visie van een kwalitatief hoogwaardig ov netwerk in de Randstad i.r.t. Randstadvisie 2040;
2. in kaart brengen witte vlekken regiogrensoverschrijdende verbindingen in de Randstad+ (doen) realiseren van deze verbindingen;
3. het ontwikkelen en (doen) uitvoeren van voorstellen voor structurele verbetering in ketenmobiliteit op randstadniveau;
4. het uitwerken van de gewenste grotere betrokkenheid van de decentrale overheden bij de aansturing van het regionaal spoor.

Voor elk van de vier opgaven is getoetst of een (geformaliseerd) samenwerkingsverband wenselijk is voor het realiseren van de opgaven. Daartoe zijn vier oplossingsrichtingen gedefinieerd:

1. Huidige situatie.
2. OV samenwerking Plus: gericht op coördinatie beleid en ontwikkeling + versnelling projecten. Geen overdracht bevoegdheden, wel eventueel aanwijzende bevoegdheid (=plus).
3. OV bureau: integratiemodel gericht op versnelde ontwikkeling programma's en uitvoering projecten. Mandaat-overdracht.
4. OV autoriteit Randstad: geïntegreerde bevoegdheden t.a.v. ontwikkeling en uitvoering randstedelijk OV. Overdracht bevoegdheden via regelgeving.

Confrontatie van de vier opgaven met de oplossingsrichtingen leverde de volgende conclusies op:

- Huidige situatie lost problemen op Randstadniveau onvoldoende op
- Hoe sterker het samenwerkingsverband, hoe beter de Randstedelijke opgaven kunnen worden aangepakt. Eén OV-autoriteit in de Randstad scoort het sterkst wat betreft het oplossend vermogen.
- Maar, vanuit bredere mobiliteits- en bestuurlijke invalshoek heeft een stand-alone autoriteit voor het ov ook nadelen/ risico's:
 - Doorbreking van integraal bestuur en mogelijke verzwakking van de relatie met RO en Infra.
 - Grotere afstand tot decentrale overheden terwijl lokale bestuurders wel zullen worden aangesproken op ov zaken.
 - Democratische legitimatie wordt zwakker.
 - Bestuurlijke drukte kan toenemen.
 - Mogelijk 'braindrain' bij bestaande ov-autoriteiten.
 - Overdracht bevoegdheden (o.a. decentralisatie opdrachtgeverschap regionaal spoor) ligt gevoelig.

Voorstel voor besluit

Gelet op de voor- en nadelen en gelet op enkele nog lopende discussies (evaluatie Spoorwetgeving en als dan niet decentraliseren van regionaal spoorvervoer) ligt het niet in de rede om nú meteen te beslissen over één autoriteit, maar niets doen (de 0-variant) is ook geen optie.

Selectie voorkeursvariant: een compromis

- Start met Samenwerking Plus van de 9 ov autoriteiten (incl. Rijk) + grote gemeenten (incl. Almere) door oprichting van een gezamenlijk OV Bureau Randstad.
- Maak bindende afspraken over uitwerking van de Randstedelijke OV opgaven, waarbij het OV Bureau duidelijke opdrachten en 'targets' meekrijgt en afgerekend kan worden op resultaten.
- Na 3 jaar evaluatie of het bureau kan en moet doorgaan, of dat er meer doorzettingsmacht nodig is dan wel beëindigd kan worden omdat de opgaven gereed zijn.

Op 24 oktober is een afsluitende bestuurlijke bijeenkomst georganiseerd. Tijdens de bijeenkomst is door alle regionale partijen (onder voorbehoud van besluitvorming in de achterban) commitment aan het oprichten van een OV Bureau Randstad gegeven. De duo-bestuurders, Huizinga & Verbeek, hebben vervolgens op 27 oktober een vervolgonderzoek ondertekend waarin zij zich verplichten een bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst op te stellen voor het OV Bureau Randstad.

In het ambtelijk overleg van februari 2009 is zijn de volgende afspraken gemaakt:

- De benoemde projectleider de heer Veldhuijzen is op 1 maart begonnen. Zijn opdracht is: maak de samenwerkingsovereenkomst met daarin de 4 kwesties en de evaluatiepunten, maak een begroting voor komende twee jaar en regel de verdeling van de kosten over alle deelnemers, regel werkplek en bemensing. Hij krijgt hierbij ondersteuning van SRA (voorlopig Nico van Paridon) en rijk (Jan van Vliet). De provincie Noord Holland is bereid tot hand-en-span-diensten.

Uitgegaan wordt van een klein team en gestuurd wordt op inwoning bijv bij KPVV, zodat de begroting uit de bijlage bij RU-contract lager wordt. SRA (Nico van Paridon) blijft voorlopig aanspreekpunt aan regionale kant.

Het projectteam wordt opgeheven. De Voorbereidingsgroep Bestuurlijk Overleg (VBO) blijft bestaan als begeleidingsgroep en wordt uitgebreid tot alle 9 deelnemende overheden

Randstad 2040: vervolg

27 oktober 2008 is op de Randstad Urgent-conferentie het startsein gegeven voor de uitvoering van twee deelprojecten uit Randstad 2040. De MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten en de Uitvoeringsallianties gaan van start. Ook is begonnen met andere projecten die nodig zijn om de ambities uit de Structuurvisie te realiseren. Op 5 september 2008 heeft het kabinet de Structuurvisie Randstad 2040 vastgesteld. De visie biedt een langetermijnperspectief voor de projecten uit het programma Randstad Urgent.

De structuurvisie Randstad 2040 sluit goed aan bij de bestaande en lopende trajecten in het Utrechtse, waaronder de NV-Utrecht discussie. Dat is ook neergelegd in een gezamenlijke reactie van de NV-Utrecht partners op Randstad 2040.

Randstad 2040 zal een vervolg krijgen in de vorm van een uitvoeringsagenda. Ook zullen mogelijk enkele nieuwe sleutelprojecten opgesteld worden. Wij hebben in NV-Utrecht de Minister voorgesteld om te bezien of (delen) van de binnenstedelijke opgave als Randstadsleutelproject gedefinieerd kunnen worden. Als voorbeeld hiervoor geldt de A12 zone aan de zuidzijde van Utrecht.

2. Programma Randstad Urgent 2009

Het programmateam Randstad Urgent heeft gewerkt aan het kader voor 2009 en de doelstellingen van het programma voor het komende jaar. Hierbij treft u de algemene lijn voor 2009. Voor de Utrechtse regio is van belang dat het programma werkt aan een zogenaamde Utrechtbrief waarin de samenhang

van de Draaischijf en Duurzaam Bouwen wordt beschreven. Deze brief wordt namens minister Eurlings aan de kamer gezonden.

Resultaten van een jaar Randstad Urgent

Sinds de start van Randstad Urgent (op 29 oktober 2007 in de Ridderzaal) is gebleken dat de aanpak van Randstad Urgent werkt. Er is daadwerkelijk voortgang geboekt binnen de complexe Randstad Urgent-projecten. Tijdens de Randstadconferentie in oktober 2008 bleken de cruciale mijlpalen van alle projecten te zijn gerealiseerd.

Maar er is ook kritiek op het programma. Randstad Urgent wordt ambtelijk en bestuurlijk soms gezien als een programma met te veel focus op de VenW-projecten en –minister. Het programma zou te veel focussen op tempo maken waardoor de kwaliteit van de resultaten en samenhang tussen de projecten te veel naar de achtergrond verdwijnen. En men vraagt zich af hoe het succes van het eerste jaar kan worden bestendigd. Deze kritiek maakt het noodzakelijk om Randstad Urgent in 2009 te vernieuwen.

Opgaven voor 2009

Het komend jaar staan cruciale besluiten gepland over een aantal icoonprojecten binnen het programma Randstad Urgent:

Amsterdam-Almere: Weg Schiphol-Amsterdam-Almere en OV SAAL (in relatie tot Schaalsprong Almere en Toekomst Markermeer-IJmeer)

Regio Utrecht: Draaischijf NL en Duurzaam Bouwen

Regio Rotterdam: A4 Delft-Schiedam en Verkenning Rotterdam VooRUIT

Processen zoals “Elverding”, een meer integrale aanpak van het MIRT en de Gebiedsagenda’s, vragen een verbindend kader ten einde daadwerkelijk door te pakken en uiteenlopende beleidsterreinen binnen de projecten te verknopen. Randstad Urgent zal binnen de projecten toezien op verbinding en samenhang tussen deze processen in de Randstad.

Vernieuwing Randstad Urgent

De resultaten van het vorig jaar en de opgaven voor het komend jaar maken vernieuwing van het programma noodzakelijk. De vernieuwing wordt langs drie lijnen ingezet:

a. Sturen op samenhangende besluitvorming

Randstad Urgent zal voor projecten die inhoudelijk samenhangen sturen op samenhangende besluitvorming. Hiermee wordt niet alleen het tempo maar ook de kwaliteit van besluitvorming verhoogd.

Voor het projectencluster Amsterdam-Almere-Utrecht (OV-SAAL, Schaalsprong Almere, TMIJ, Vliegveld Lelystad in relatie tot Schiphol en Almere-’t Gooi-Utrecht (AGU)) zal Randstad Urgent zorgen dat samenhangende strategische rijksbesluiten worden genomen. Randstad Urgent legt deze besluiten vast in een brief (de RAAM-brief) van het Kabinet aan de Tweede Kamer (okt. 2009).

Randstad Urgent zorgt voor de regio Utrecht dat er samenhangende besluiten worden genomen over woningbouw (Duurzaam Bouwen NV Utrecht) en mobiliteit (de maatregelen pakketten Draaischijf NL, juli 2009).

Voor de Rotterdamse Regio zorgt Randstad Urgent voor samenhangende rijksbesluiten over het Masterplan Rotterdam Duurzaam Bereikbaar, de gebiedsagenda en een deelproject uit het vervolg van de Commissie “Veerman” (Rijnmond), oktober 2009.

b. Pro-actieve advisering van projecten

Randstad Urgent zal dreigende vertraging van besluitvorming over projecten vroegtijdig signaleren en verantwoordelijke bestuurders hier op aanspreken en indien relevant hen adviseren over mogelijkheden het project weer “op de rit te krijgen”.

c. Duidelijkere positionering van de Randstad samenwerking

Randstad Urgent zal nog nadrukkelijker investeren in interdepartementale samenwerking en samenwerking tussen rijk en regio. Dit is cruciaal voor het draagvlak voor en de slagkracht van het programma. Hiertoe worden bijvoorbeeld vaker werkbezoeken georganiseerd.

De Randstad Urgent conferentie op 16 november 2009 zal een meer inhoudelijke invulling krijgen, gebaseerd op de samenhang binnen het programma.

Met bovengenoemde vernieuwingslijnen wordt voortvarende besluitvorming over projecten gecombineerd met visie en verdieping binnen het programma.

3. Bijlage projecten Randstad Urgent 2009

Het programma Randstad Urgent kent 33 projecten. Op onderstaande kaart kunt u de projecten aanklikken. U komt dan op een pagina met informatie over het project.



Overzicht projecten

- A4 Delft-Schiedam
- Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere
- Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)
- Flessenhalzen A4 en A12
- Rotterdam VooRuit
- A13/A16
- OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
- Spoor Den Haag-Rotterdam
- Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit
- OV Samenwerking Plus en OV Bureau Randstad
- Lange termijn Schiphol - Lelystad
- Draaischijf Nederland
- Nieuw Reijerwaard en Westelijke Dordtse Oever
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)
- Container Transferium Rotterdam
- Greenports
- Den Haag Internationale Stad
- Amsterdam Connecting Trade
- Stadshavens Rotterdam
- Holland Rijnland
- Kunst en Cultuur in de Randstad
- Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht
- Westflank Haarlemmermeer
- Zuidplaspolder

- Toekomstagenda Markermeer-IJmeer
- Schaalsprong Almere
- Ruggengraat voor natuur en recreatie
- Mooi en Vitaal Delfland
- Groot Mijdrecht Noord
- Oude Rijnzone
- Waterveiligheid
- Uitvoeringsallianties
- Verkenning Randstad sleutelprojecten

Afgeronde projecten

- A4 Schiphol
- Project Mainportcorridor Zuid (PMZ)
- Verkenning één OV-autoriteit voor de Randstad
- Hoeksche Waard of alternatieve locatie
- Leiden Bioscience Park
- Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam
- Aanpak zwakke schakels kust
- Randstad 2040